



Straßennetz und Parken



Radwegenetz und Radstationen / e-Bikes



Fußwegenetz

Masterplan - Im Neuenheimer Feld



Straßennetz und Parken

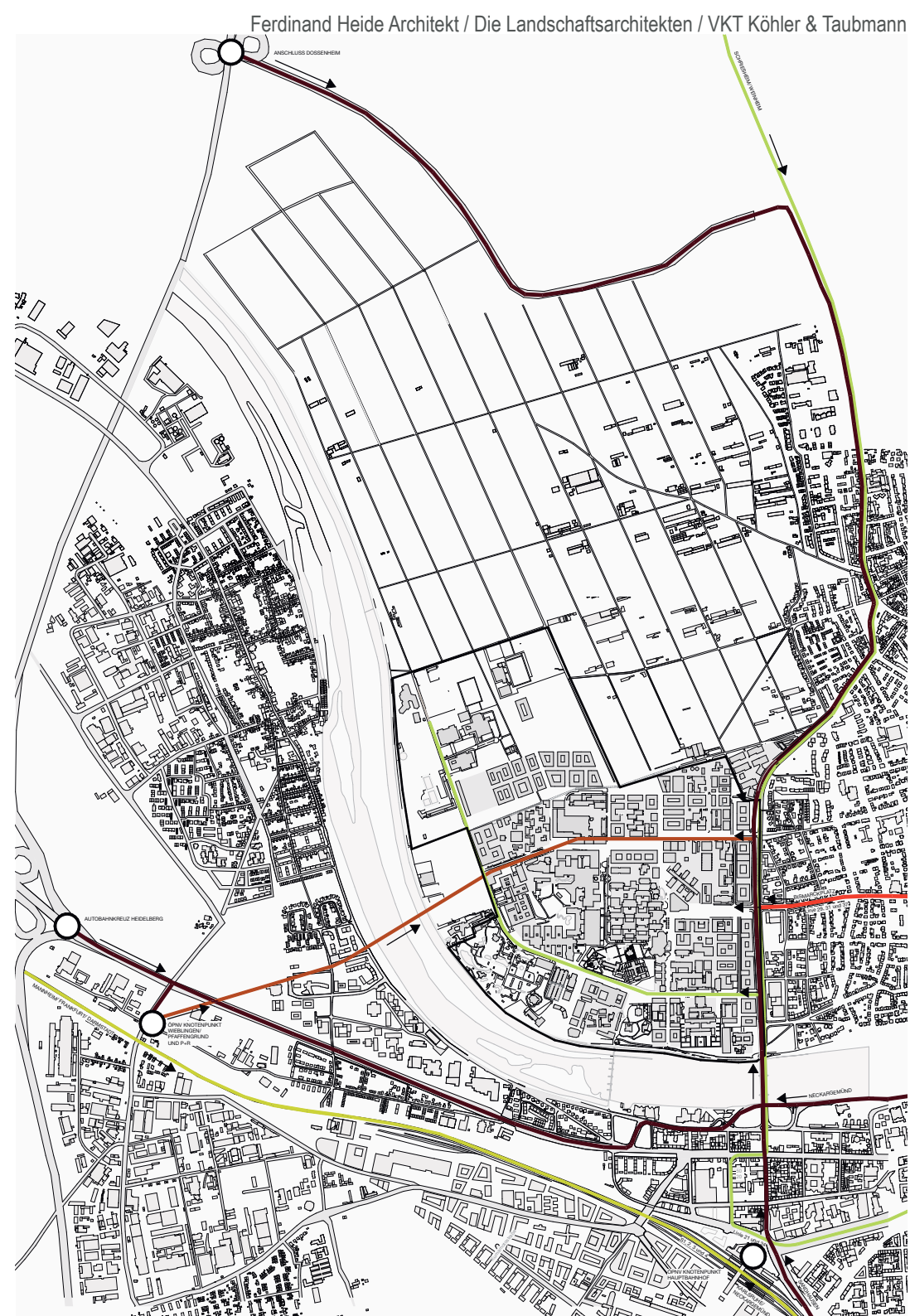


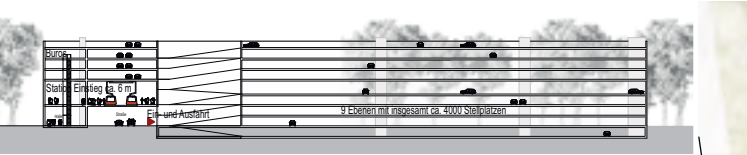
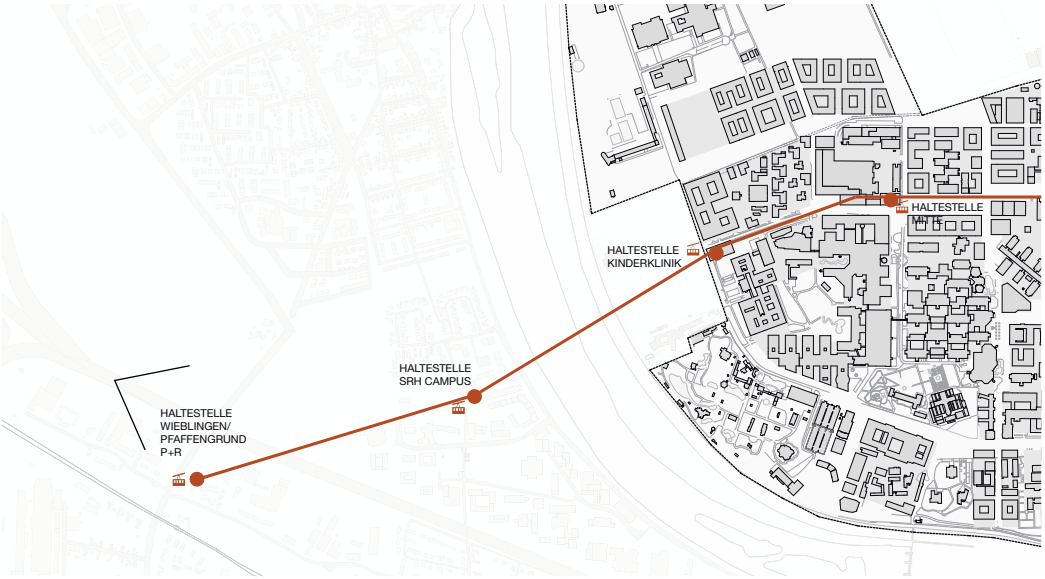
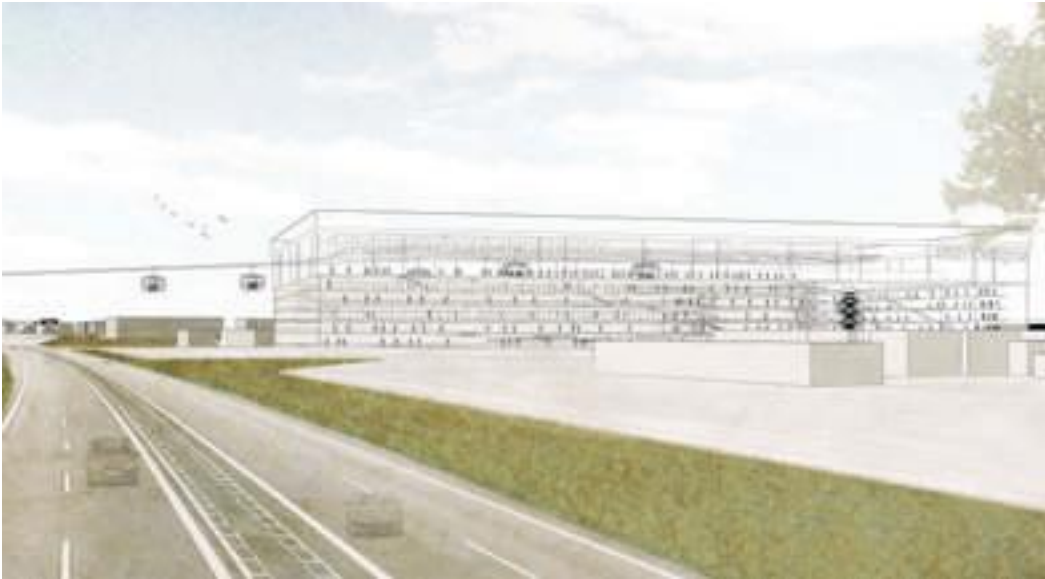
Fußwegenetz



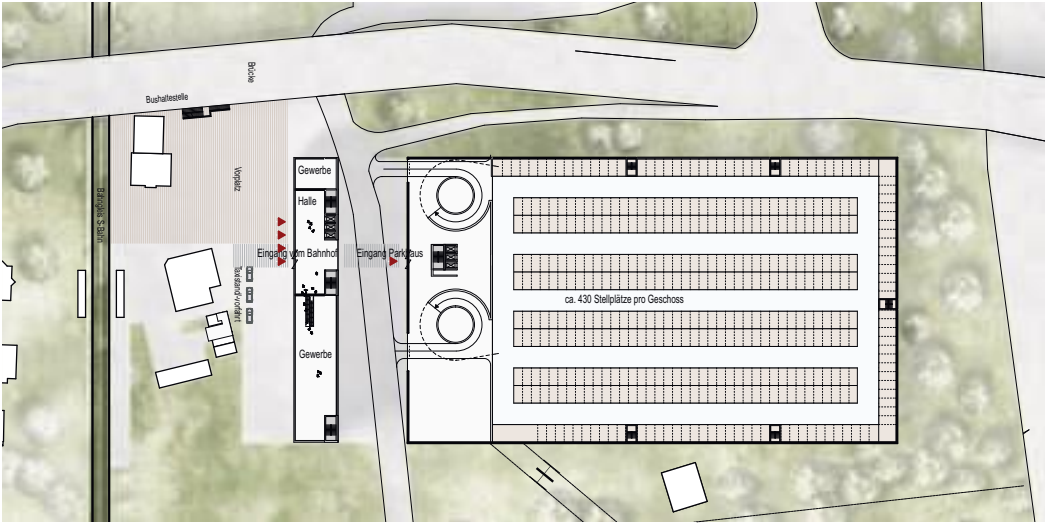
Radwegenetz und Radstationen / e-Bikes

großräumliche verkehrliche Erschließung

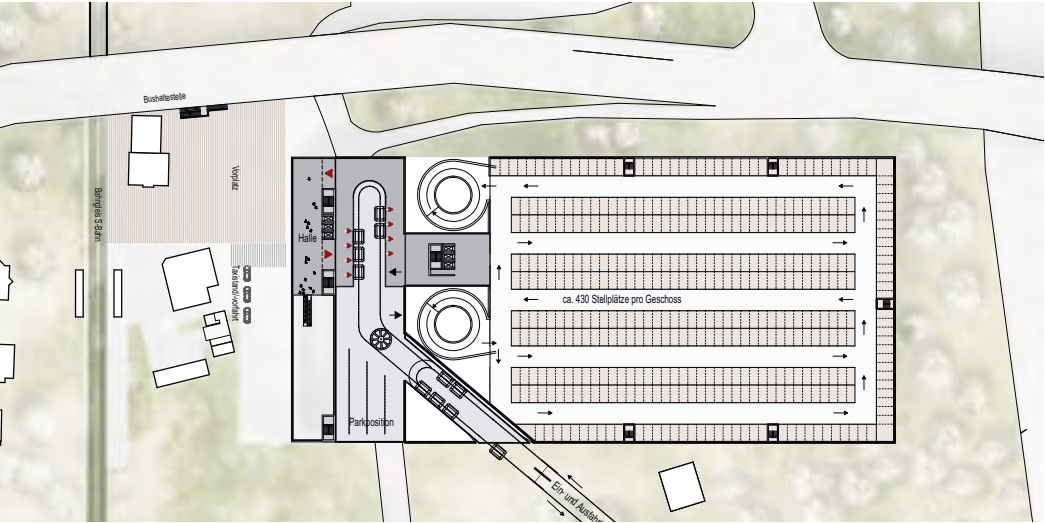




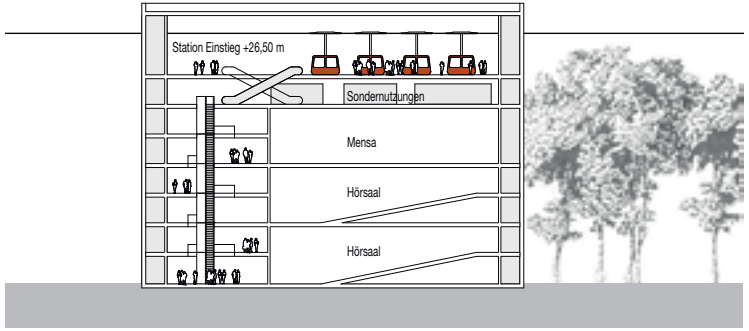
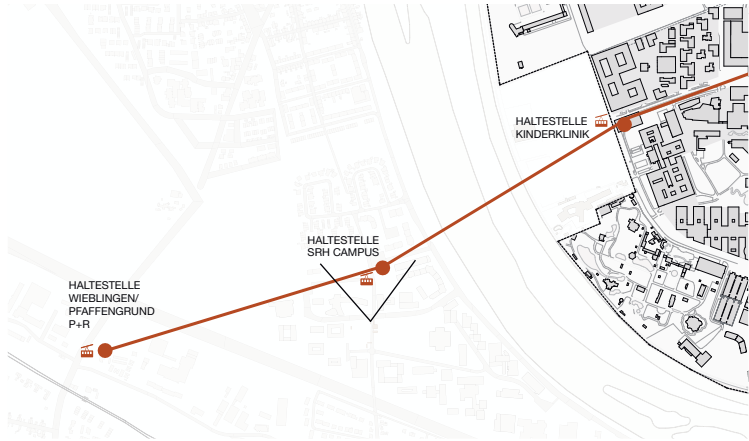
Längsschnitt



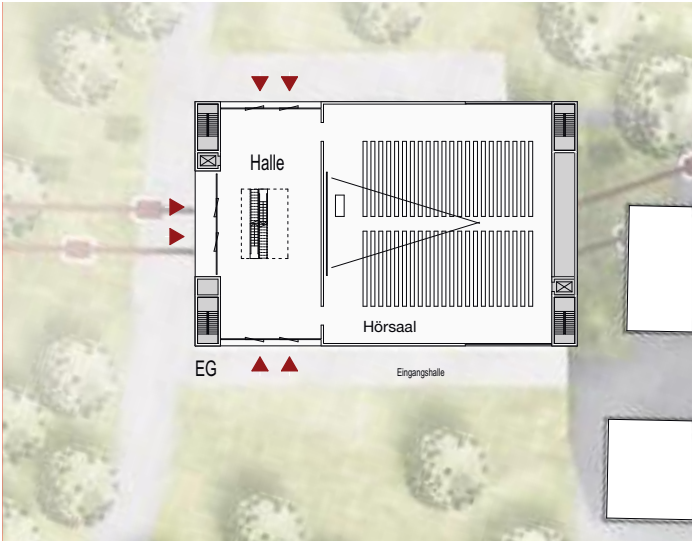
Erdgeschoss



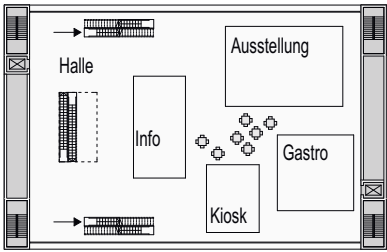
Obergeschoss



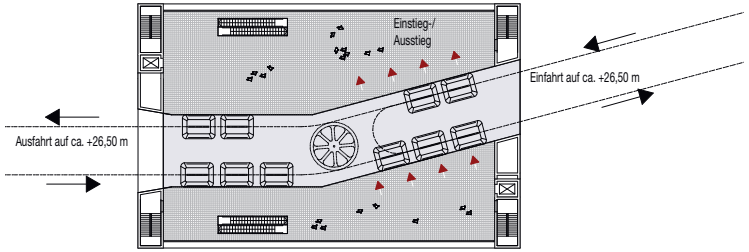
Längsschnitt



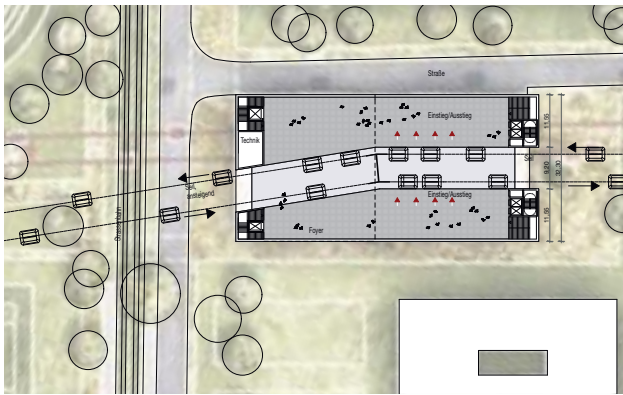
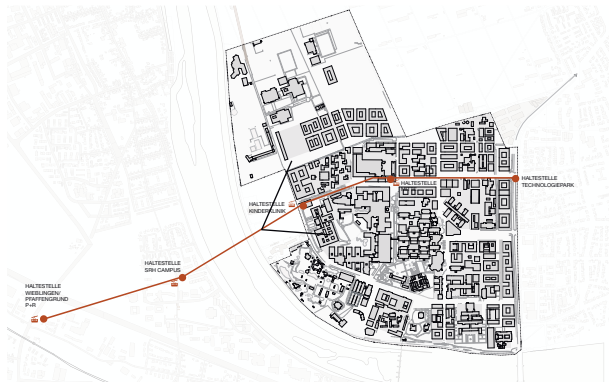
Erdgeschoss



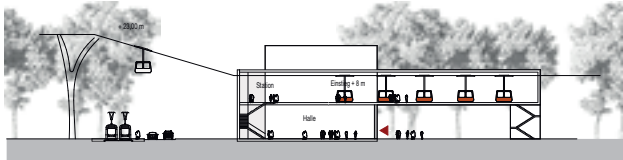
OG: Zwischengeschoss Sondernutzungen



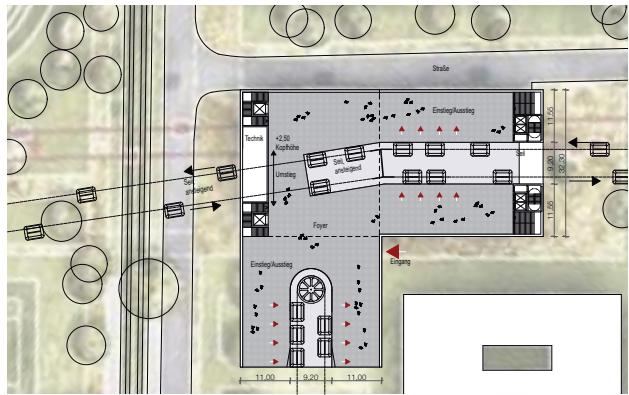
OG: Ein- und Aussteigestation



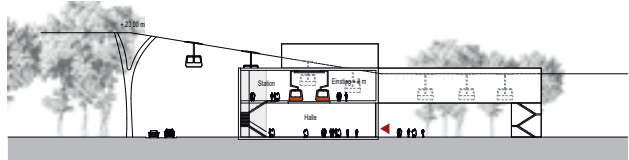
Obergeschoss Umsteigestation von Seilbahn auf Straßenbahn



Querschnitt



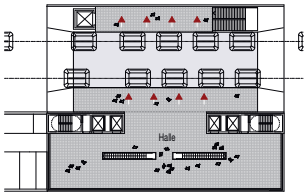
Obergeschoss Umsteigestation von Seilbahn auf Seilbahn



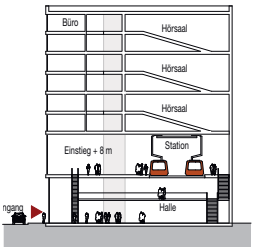
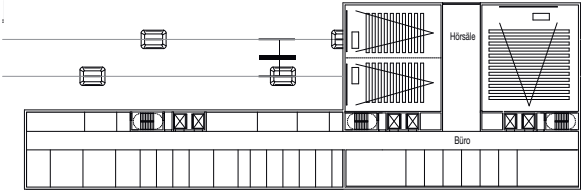
Querschnitt



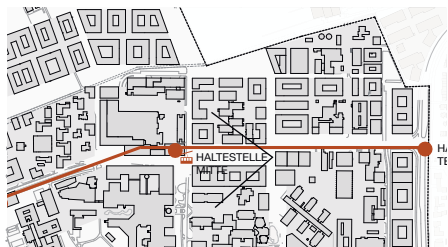
Erdgeschoss

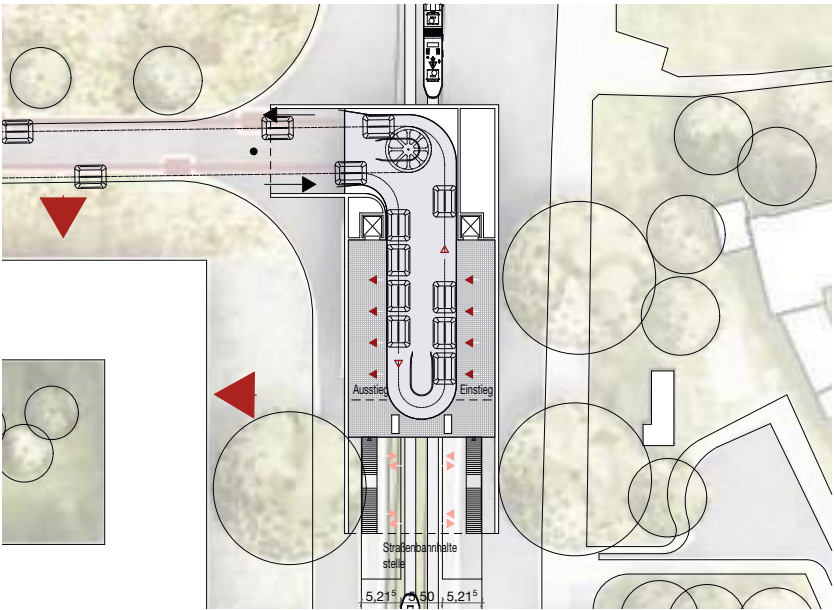


Obergeschoss Station

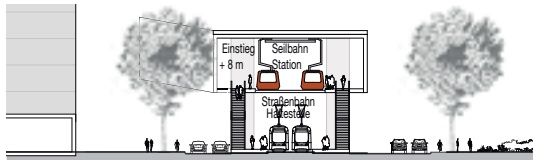


Längsschnitt



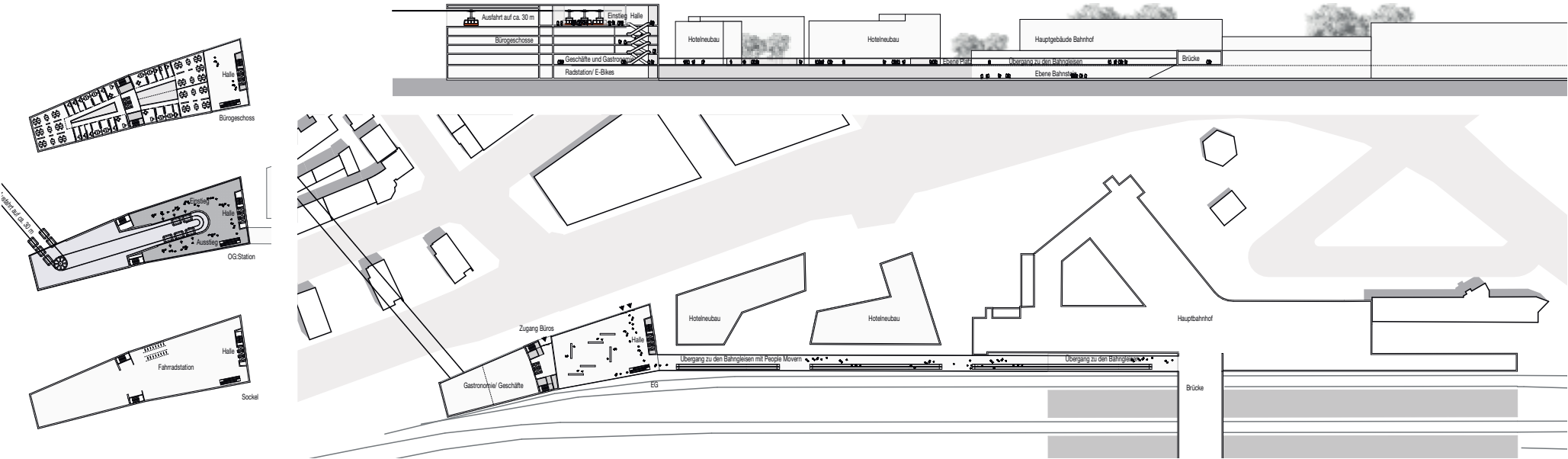
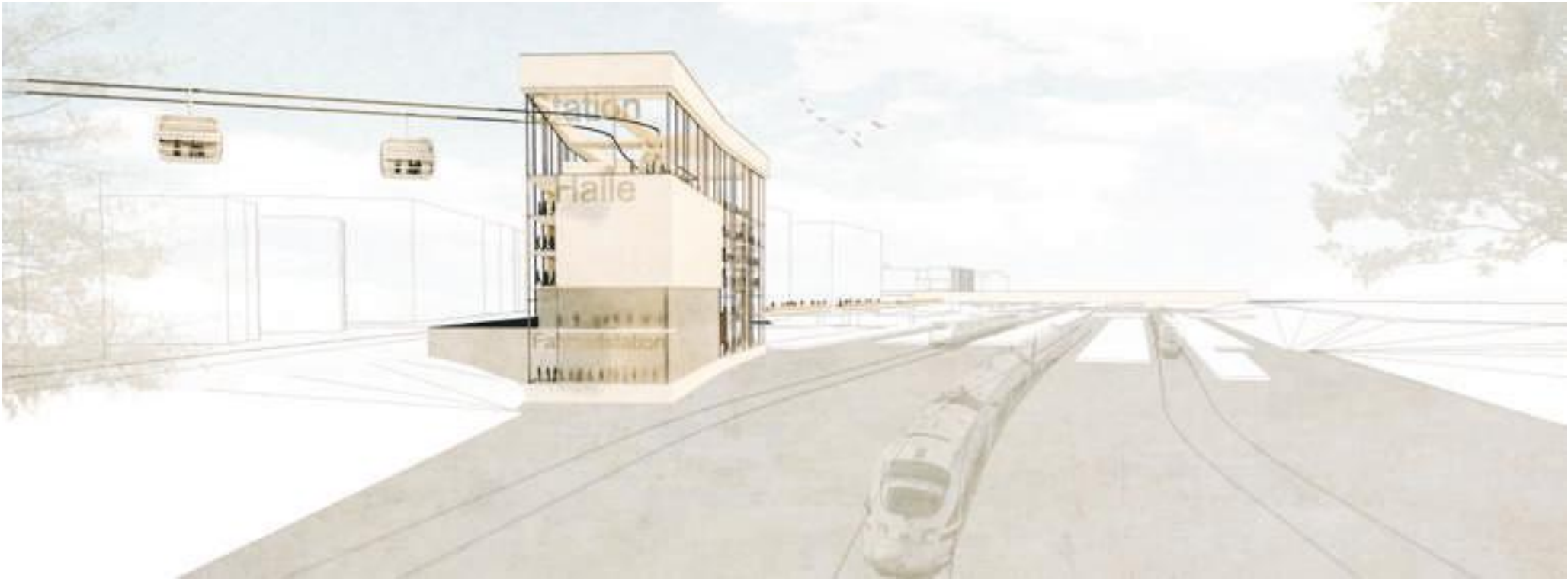


Obergeschoss Station



Querschnitt





optionale Station Hauptbahnhof - Perspektive, Grundrisse und Schnitte

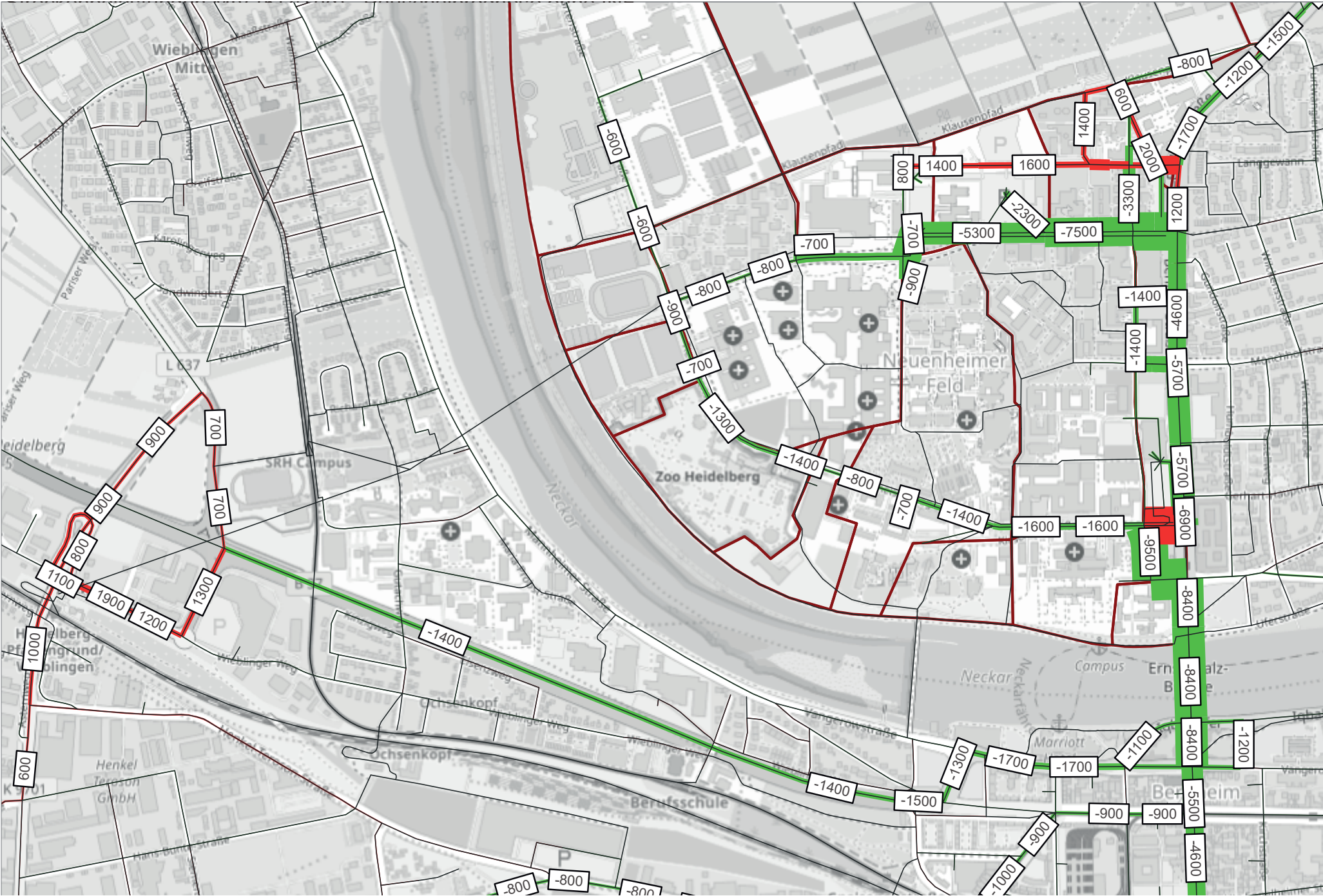


Prognoseplanfall INF 2035 - Streckenbelastungen Seilbahn (Personen/Tag)





Prognoseplanfall INF 2035 - Streckenbelastungen Bus (Personen/Tag)



Prognoseplanfall - Verkehrs-/ Mobilitätskonzept (4-stufig)

1. Stufe:

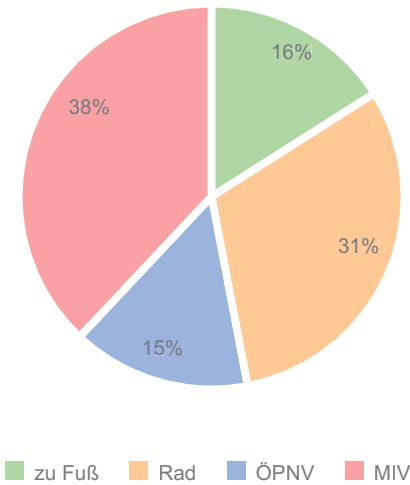
Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
 - Seilbahn zwischen Pfaffengrund/ Wieblingen (Regionalverkehr) über SRH-Campus und Campus Im Neuenheimer Feld zur Berliner Straße (Tram)
 - Straßenbahn Rohrbach/ Südstadt - Hauptbahnhof - Im Neuenheimer Feld (Sportfeld) zur Schaffung einer schienen- gebundenen Direktverbindung nach Heidelberg
2. Stufe:

Senkung der Parkplatzverfügbarkeit
 - Vektor_Kapazität_Parken von 0,6 auf 0,4 reduziert. Dies bedeutet, dass das heutige Parkplatzangebot beibehalten oder reduziert werden kann.
 - Eine weitere Reduzierung des Vektor_Kapazität_Parken führt modellbedingt zu einer Umorientierung im Quell- und Zielverkehr (wegen der verringerten Zielattraktivität), die nicht plausibel erscheint.
3. Stufe:

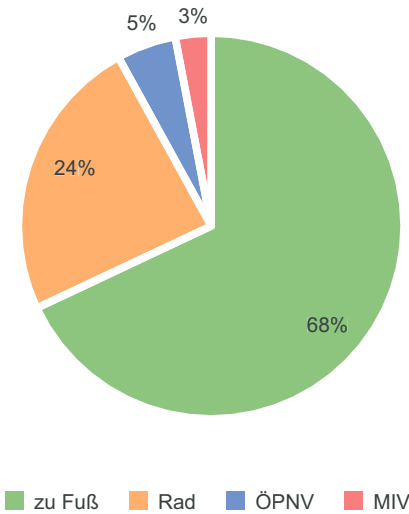
Anhebung der Parkgebühren Im Neuenheimer Feld
 - Erhöhung der Parkgebühr um 50 Cent/ Stunde. Bei einer durchschnittlichen Parkdauer von 3 - 4 Stunden bedeutet dies eine Erhöhung der MIV-Kosten um rd. 2 Euro
4. Stufe:

Einrichtung P+R-Station Pfaffengrund/ Wieblingen (5.000 Stellplätze)
 - Bei Annahme einer Auslastung des P+R Parkhauses von 80% (4.000 Pkw) könnten etwa 4.500 Personen auf die Seilbahn umsteigen.

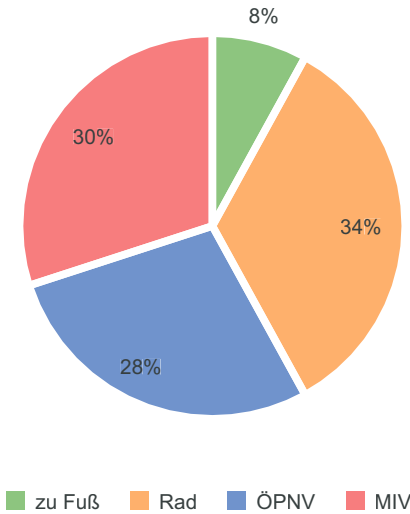
Gesamtverkehr heute



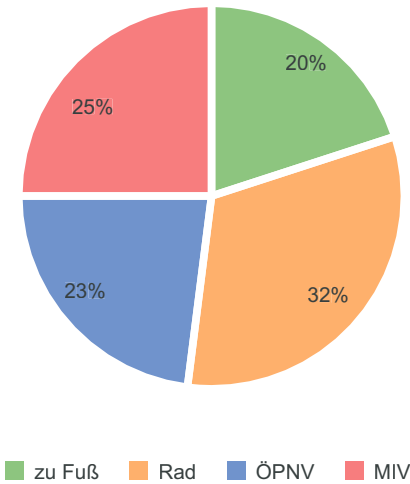
Binnenverkehr 2035



Quell- und Zielverkehr 2035



Gesamtverkehr 2035

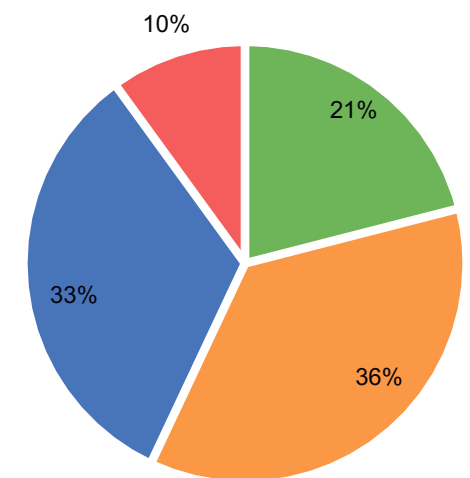


Prognoseplanfall INF 2035 - Diskussion der Modellergebnisse

- Im Verkehrsmodell des Prognoseplanfalles ist die Reduzierung der öffentlich zugänglichen Parkstände im Untersuchungsgebiet um ca. 2000 Parkstände sowie eine Erhöhung der Parkgebühren für die verbleibenden Parkstände um 0,50€/Stunde berücksichtigt
- Das Konzept sieht jedoch für den MIV weitergehende Restriktionen im Untersuchungsgebiet vor (Reduzierung der öffentlich zugänglichen Parkstände auf ca. 2.000 Parkstände und eine weitere Erhöhung der Parkgebühren).
- Die Abbildung dieser weitergehenden Restriktionen bzw. konzeptionellen Ansätze im Verkehrsmodell führt modellbedingt zu einer deutlich veränderten und unrealistischen Zielwahl. Im Rahmen von hierzu durchgeführten Sensitivitätsbetrachtungen zeigte sich, dass sich in diesem Fall das Quell-/Zielverkehrsaufkommen des Untersuchungsgebietes ohne signifikante Auswirkungen auf das Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split) deutlich reduziert.
- Aus Gründen der modellmäßigen Transparenz und Nachvollziehbarkeit wurde auf eine nachträgliche Anpassung der Modellergebnisse außerhalb der Modellrechnung verzichtet. Dies wiederum erfordert die Berücksichtigung der nachfolgenden Sachverhalte:
 - Die Berücksichtigung der o.g. weiterführenden Restriktionen für den MIV im Untersuchungsgebiet ist mit dem Verkehrsmodell modellbedingt nicht plausibel darstellbar, da deren Implementierung in das Modell zu unrealistischen Wirkungen (insbesondere hinsichtlich der Zielwahl) führt.
 - Die für das Untersuchungsgebiet prognostizierten MIV-Streckenbelastungen und die prognostizierte Nachfrage auf den ÖPNV-Linien entsprechen somit einem konservativen Ansatz („sicher Seite“)
 - Unter Berücksichtigung bzw. bei Umsetzung der o.g. weiterführenden Restriktionen für den MIV im Untersuchungsgebiet kann davon ausgegangen werden, dass die Fahrgastnachfrage im ÖPNV um etwa 18.000 Fahrgäste/pro Werktag höher liegt. Gleichzeitig ist mit einer weiteren deutlichen Entlastung des Straßennetzes um etwa 15.000 Kfz/Werktag im Untersuchungsgebiet zu rechnen.



Gesamtverkehr Vision

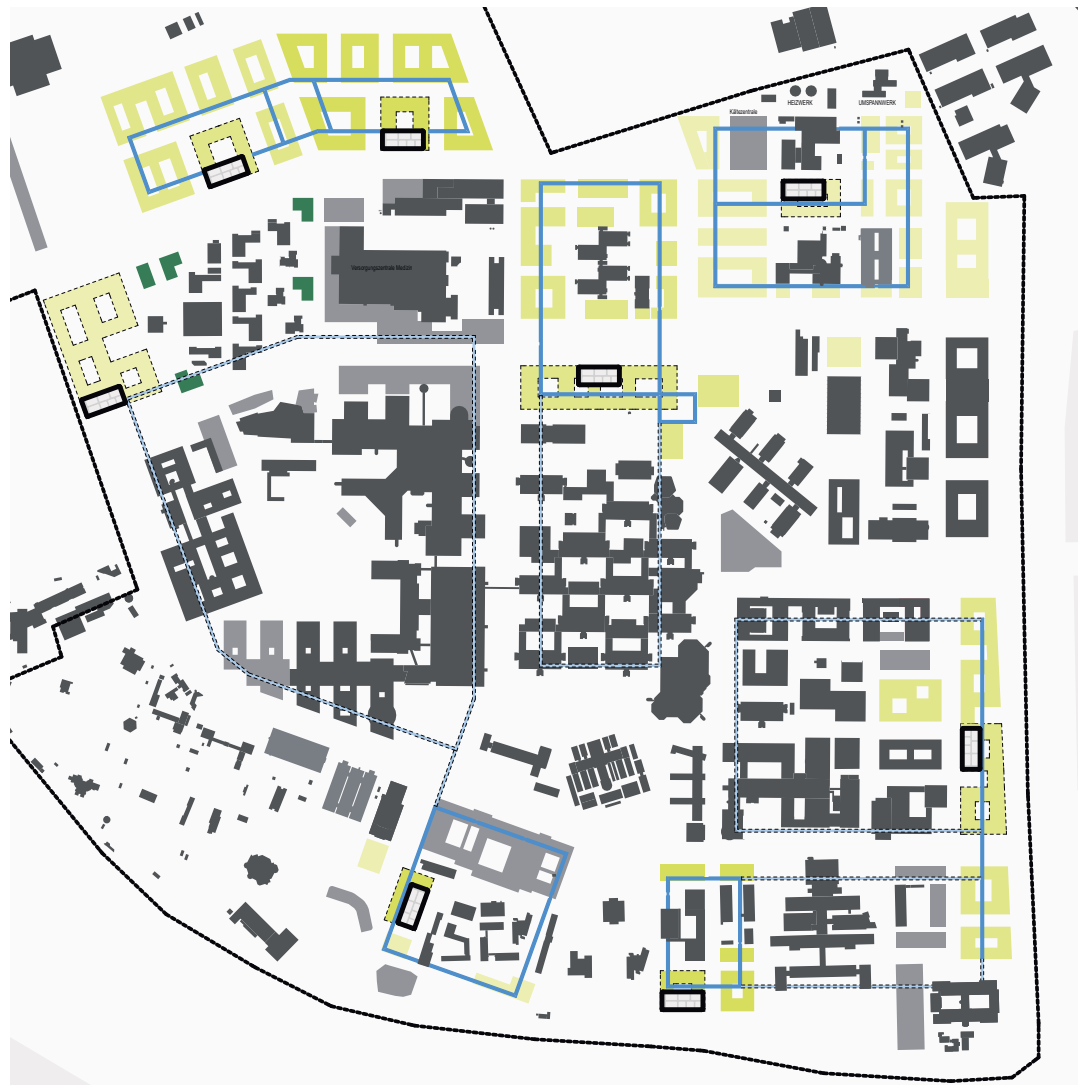
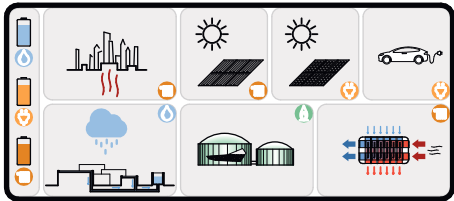


zu Fuß Rad ÖPNV MIV

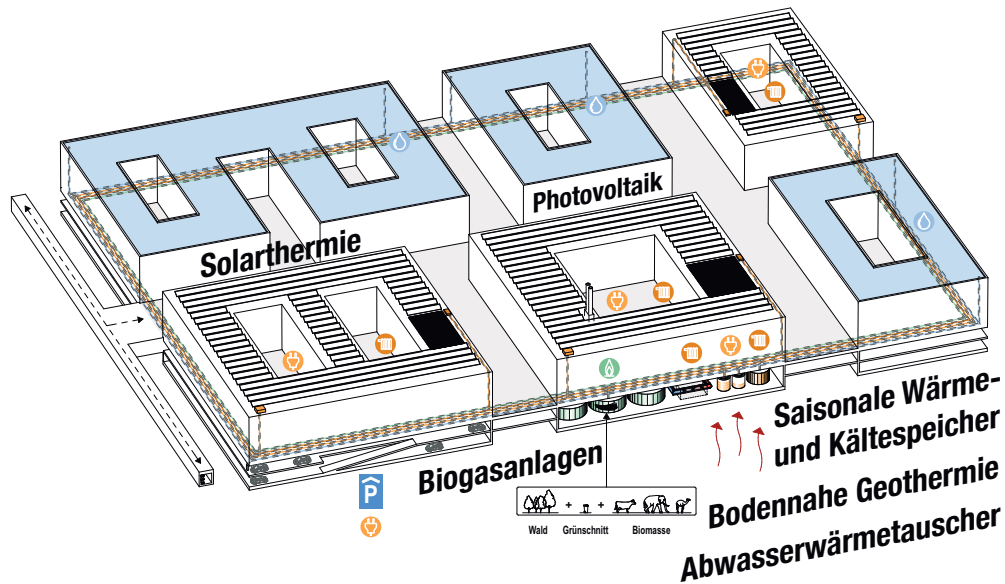
Masterplan - Im Neuenheimer Feld

Auf dem Weg zur **CO2-Neutralität** des Neuenheimer Felds müssen bei allen Neubauten klimaneutrale Energien zur Anwendung kommen:

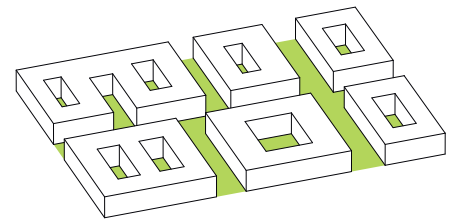
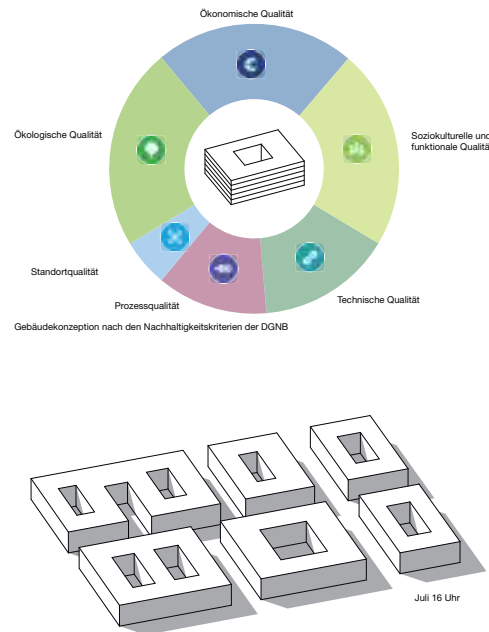
- Abwasserwärmetauscher
- Bodennahe Geothermie
- Solarthermie
- Biogasanlagen
- Saisonale Wärme und Kältespeicher
- Photovoltaik



Der Weg zur CO2 Neutralität



- Die Gebäude müssen:
- als Passiv- oder MinEnergy-Häuser entwickelt werden
 - nach den höchsten DGNB-Kriterien geplant und umgesetzt werden
 - einer ausgewogenen Typologie hinsichtl. Hüllfläche, Grundfläche, Belichtung, Besonnung, Verschattung, Erschließungsaufwand, etc folgen





- Das vorhandene Netz findet Berücksichtigung, wird punktuell ergänzt und weitgehend nicht überbaut
- Mit dem alten Netz und dem vorh. Kraftwerk kann nur eine graduelle Verbesserung erreicht werden, durch einen höheren Biogasanteil, die Verwendung sauberen Stroms etc. erreicht werden.
- Das Versorgungszentrum der Klinik bleibt erhalten und wird ausgebaut

- freizuhaltende Trasse
- Rohrpost
- automatische Warentransportanlage
- Versorgungsgang Bestand
- Versorgungsgang geplant
- Notausstieg
- Zugang
- Trafo





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit